

平成26年度 税制改正に関する要望書

～自動車ユーザーは強く訴える～

平成25年9月



JAF

一般社団法人 **日本自動車連盟**

会 長 小栗 七生

平成26年度 税制改正に関する要望

いま、自動車を取り巻く環境は、大きく変化しています。

自動車ユーザーの高齢化が着実に進展する一方、若者のクルマ離れが社会の関心事となり、また環境性能に優れたハイブリッド車や低燃費車を選ぶユーザーが増え、保有車のダウンサイジング志向等により軽自動車が大きく販売台数を伸ばしています。つまり、多くのユーザーにとって自動車は環境保全に対応した日常用途が中心となり、必要だから使う「生活道具」としての意味合いがますます強まってきているのです。

しかし、自動車の税金に関しては、まるで贅沢品であるかのように過重な負担を強いる旧態依然の不合理な制度が残ったままです。ガソリン価格の高騰や自動車保険料の値上げが自動車ユーザーの懐を直撃し、消費税の引き上げも控えている現状で、このまま自動車関係諸税の軽減が図られなければ、自動車ユーザーの負担は耐えがたいものとなります。

今回実施したアンケート調査では昨年を大きく上回る24,729名もの自動車ユーザーから回答を得ましたが、そのほぼすべての回答者(98%)が自動車にかかる税金を負担に感じ、その軽減を求める声は87%に達しています。

JAFは、1,764万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として、次の通り、ユーザーが納得できる公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現

- ・道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、かつ類似した他の税と二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。
- ・ガソリン税等に上乘せされ続けている「当分の間」の税率(旧暫定税率)は、理由もなく自動車ユーザーのみに新たな負担を求めているものであり、即刻廃止すべき。
- ・ガソリン税に消費税が課税されるTax on Taxを解消すべき。

2 本来廃止されるべき自動車取得税等の代替財源確保のための増税や新税創設には断固反対

- ・本来廃止されるべき自動車取得税等の代替財源を確保するために、他の自動車関係諸税を増税したり新税を創設することは、自動車ユーザーの負担軽減にならず、断固反対。

3 環境を名目として自動車にだけ新たに課税することには反対

- ・地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、公平に負担する方法を検討すべき。

4 先進環境対応車(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化

- ・先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現

●自動車ユーザーは重い税負担に喘いでいる

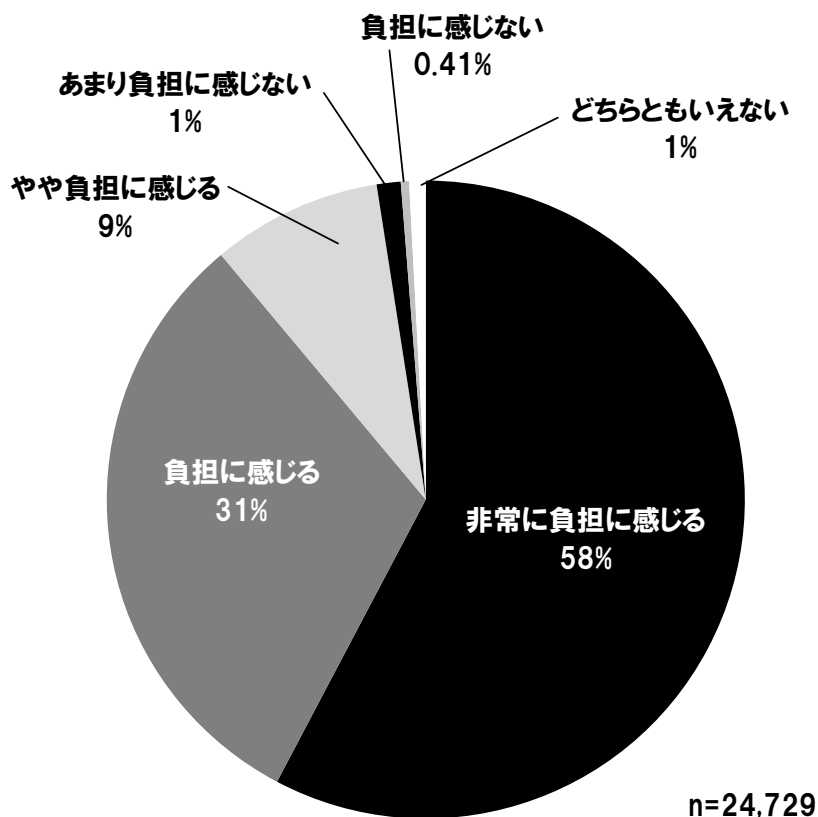
J A Fの自動車税制に関するアンケート調査（以下、「アンケート調査」という。）において、ほぼすべての回答者（98%）が自動車にかかる税金を負担と感じています。

Q：マイカーには毎年、概ね【表2】の税金が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？

【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

	税 目	徴収方法	金額
保有段階	自動車税	納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用(走行)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥7,500
合 計			¥113,100

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン未満の車両で、年間走行距離/10,000km(年間ガソリン使用量/1,000リットル)の場合。
 (※ガソリンは消費税込み小売価格159円/リットルで換算、エコカー減税等の適用外車両)
 なお、自動車重量税額は4,100円/0.5トン/年で計算。



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●地方格差が助長される

自動車はもはや贅沢品ではなく、公共交通機関が不便な地方においては一家に複数台を保有せざるを得ない生活の足になっており、都市部においても公共交通機関の利用や歩行などの外出行動において何らかのハンディキャップを持っている高齢者等にとっては、移動の確保になくてはならないものになっています。

現行の自動車税制は、特に自動車に頼らざるを得ない地方の人たちに大きな負担を強いており、地方格差の助長や弱い者いじめをしていることとなります。

アンケート調査においても、87%の自動車ユーザーが「自動車関係諸税を軽減し、必要な財源はその趣旨に応じて別途検討すべき」と回答しています。

◆自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別・ランク順）

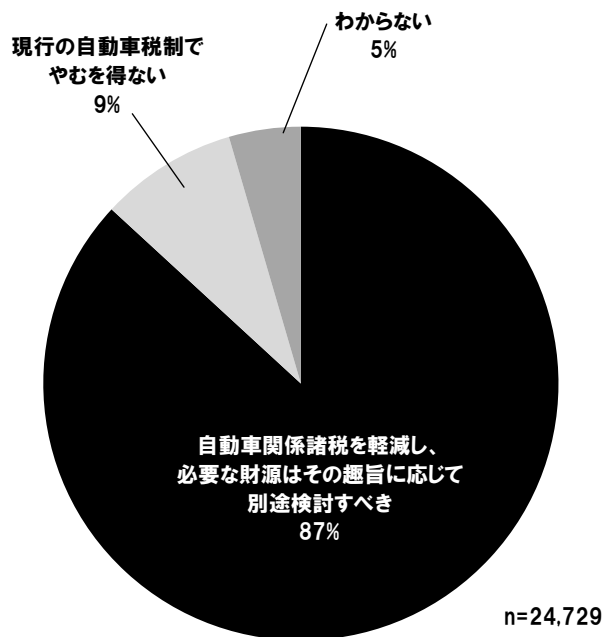
平成24年3月末現在

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.761台
2	富山県	1.723台
3	群馬県	1.673台
4	山形県	1.665台
5	岐阜県	1.650台

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
43	兵庫県	0.935台
44	京都府	0.859台
45	神奈川県	0.751台
46	大阪府	0.676台
47	東京都	0.481台

資料：自動車検査登録情報協会

Q：とくに公共交通機関の整備が十分でない地方では、生活の足として自動車が必需品であり、一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。このように地方ほど大きな負担を強いる現行の自動車税制を、国や地方の財政状況が厳しいという理由で維持することについてどうお考えですか？



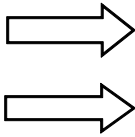
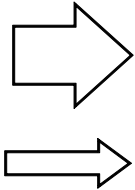
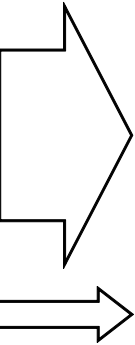
※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

● 9種類におよぶ複雑で過重な税体系

わが国の自動車税制は、モータリゼーションが進展する過程にあつて、取得・保有・使用（走行）の各段階に複数の種類の税金が創設されましたが、これらは極めて複雑で過重なものとなっています。

J A Fは、自動車の『取得』『保有』『使用（走行）』の各段階での複雑な課税体系を、それぞれ一種類程度に簡素化し負担を軽減するのが望ましいと考え、これまでの税体系を抜本的に見直すよう強く要望します。

◆ J A Fの考える税体系

	現行の税体系		JAFの考える案
取得段階	消費税 自動車取得税		消費税 〔廃止〕
保有段階	自動車税 軽自動車税 自動車重量税		自動車税・軽自動車税 〔廃止〕
使用（走行）段階	揮発油税 地方揮発油税 軽油引取税 石油ガス税 消費税		燃料税 消費税

道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、かつ類似した他の税と二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。

●課税根拠を喪失した自動車取得税・自動車重量税

自動車取得税及び自動車重量税は、立ち遅れた我が国の道路整備を行うために、受益者負担の観点から、道路特定財源として自動車ユーザーにその負担を求めるとした経緯を持つ税です。

しかし、平成21年度の税制改正において、道路特定財源は用途を限定しない一般財源とされました。この時点で道路整備に充当するためという課税根拠を喪失しています。

◆自動車重量税創設の理由

○福田赳夫国務大臣:いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれておる。これの整備を急ぐ必要がある。そのために道路五箇年計画を立てました。ところが五箇年計画では、在来の財源をもってしては五箇年間に3,000億円の不足を生じます。(中略)道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担を求める、これはまず国民から御納得のいようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。

(昭和46年5月14日 衆議院連合審査会)

●不可解な課税形態

自家用乗用車の取得(購入)時と保有時には現在、以下の2種類の税が同時に課せられています。

＝取得(購入)時＝

- ・消費税……………販売価格の5%(今後段階的に8%および10%まで引き上げ)
- ・自動車取得税……………取得価格の5%(営業用車・軽自動車は3%)

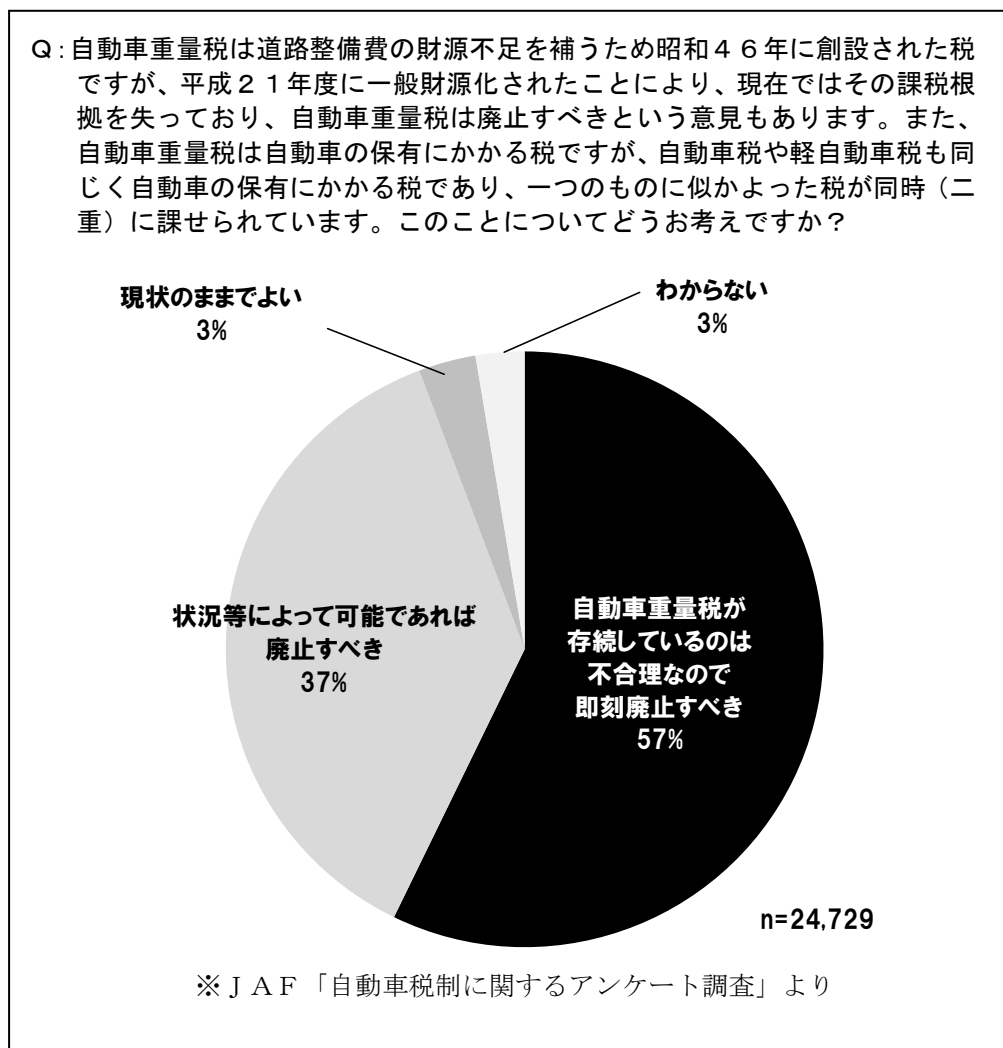
＝保有時＝

- ・自動車税(軽自動車税) ……車両排気量に応じて(軽自動車は一律)
- ・自動車重量税……………車両重量に応じて(軽自動車は一律)

これは、「似かよった趣旨の税金が2種類同時にかかる」という、他に類を見ない不可解な課税形態です。

以上のことから、自動車取得税と自動車重量税はすみやかにかつ確実に廃止すべきです。

アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが自動車重量税は「廃止すべき」と回答しています。



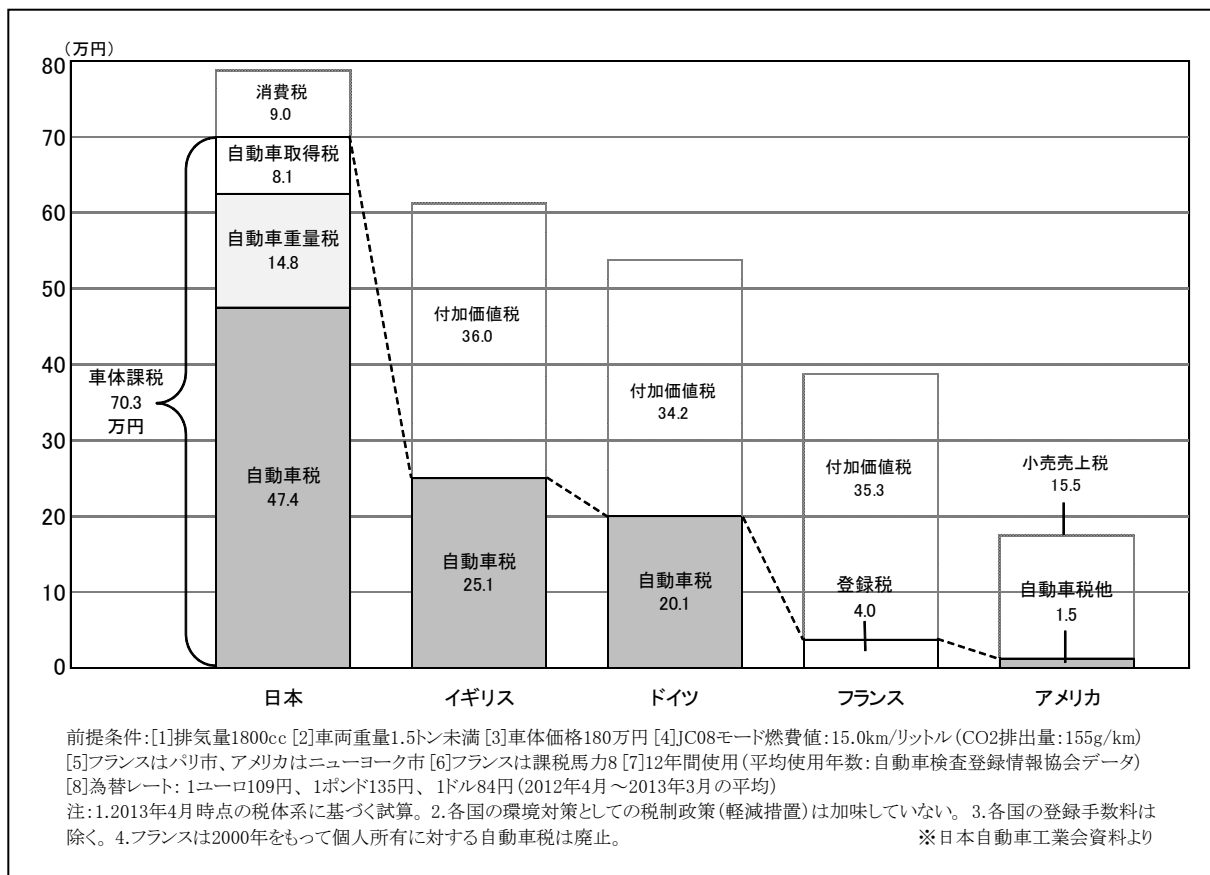
○なお、自動車取得税については、平成25年度与党税制改正大綱(平成25年1月24日)において、二段階での引き下げ(消費税8%の段階でエコカー減税の拡充等を実施し、消費税10%の時点で廃止)の方向性が示されていますが、具体的な結論は平成26年度税制改正で得ることとされており、現段階では明確な決定がなされていません。

●例を見ない日本の取得・保有課税

日本では、自動車の取得段階で消費税に加え自動車取得税が課せられ、さらに保有段階においては、自動車税（軽自動車は軽自動車税）と自動車重量税が課税されており、その負担は欧米諸国に比べ約 2.8～47 倍と極めて過重なものとなっています。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

また、自動車取得税のように購入時に消費税以外の税を課している国もほとんどありません。

◆車体（取得・保有）課税の国際比較（12年間保有した場合）



◆社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法等の一部を改正する等の法律

第七条(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置) 抜粋

自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化の観点から、見直しを行う。

ガソリン税等に上乗せされ続けている「当分の間」の税率（旧暫定税率）は、理由もなく自動車ユーザーのみに新たな負担を求めているものであり、即刻廃止すべき。

●「当分の間」として上乗せされている税は形を変えた新税であり即刻廃止すべき

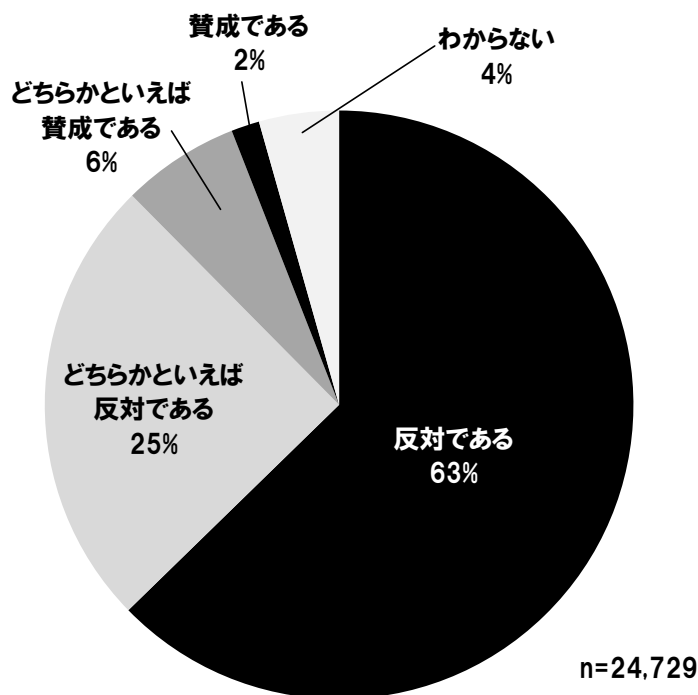
ガソリン税等の道路特定財源は、緊急の道路整備のためとして、本則を大幅に上回る「暫定税率」が課せられ、自動車ユーザーはそれを30年以上も負担させられ続けてきました。

この道路特定財源は、平成21年に暫定税率を含めた税率のまま一般財源化され、その後平成22年度の税制改正において暫定税率の制度そのものは廃止されましたが、税水準については一部を除き「当分の間」維持されることとなり、結果的に自動車ユーザーの負担はほとんど変わらないものとなっています。

これでは「暫定」が「当分の間」に形を変えただけで、理由もなく引き続き負担を強いられる自動車ユーザーとしては納得できるものではありません。このような「当分の間」の措置は、自動車ユーザーに対する形を変えた新税であり、即刻廃止すべきです。

アンケート調査においても、9割近くの自動車ユーザーが上乗せされたまま税率が維持されていることには「反対」と回答しています。

Q：自動車の税金には、国の財政が厳しいという理由から本来の税率を上回る税率が「当分の間の税率」として維持されたままのものもあります。このように、上乗せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

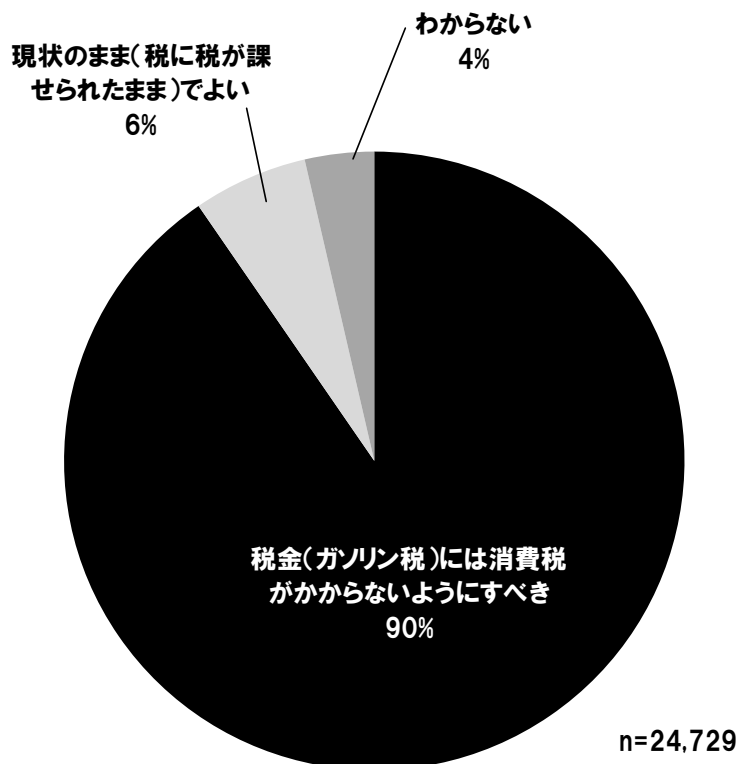
ガソリン税に消費税が課税される Tax on Tax を解消すべき。

●「ガソリン税」にもかかる「消費税」

自動車燃料としてのガソリンは、製品本体の価格に揮発油税（1リットル当り48.6円）と地方揮発油税（1リットル当り5.2円）が加算され、それらの合計額に対して消費税がかけられています。すなわち「税に税がかけられる」（Tax on Tax=タックス・オン・タックス）という、きわめて不可解な形になっています。自動車ユーザーが理解・納得することができない課税形態を早急に解消すべきです。

アンケート調査においても、実に9割の自動車ユーザーが税に税が課せられている仕組みに納得しておらず、課税形態の是正を望んでいます。

Q：ガソリンには、ガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税されるという（税に税が課せられる）仕組みとなっています。今後仮に、この状態が解消されないまま消費税が増税されたとすると、この負担割合はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

2 本来廃止されるべき自動車取得税等の代替財源確保のための増税や新税創設には断固反対

本来廃止されるべき自動車取得税等の代替財源を確保するために、他の自動車関係諸税を増税したり新税を創設することは、自動車ユーザーの負担軽減にならず、断固反対。

●自動車取得税・自動車重量税はそもそも廃止されるべき

平成25年度与党税制改正大綱（平成25年1月24日）においては、自動車取得税の廃止を踏まえ、消費税10%の段階で自動車税を見直し、グリーン化と財源確保の観点から環境性能等に応じた課税を行う、との方向性が示されています。これでは、たとえ自動車取得税が廃止されたとしても、別の形で税負担が増加することになり、結局自動車ユーザーの負担は軽減されないこととなります。そもそも、自動車取得税および自動車重量税は課税根拠を失った時点で廃止されるべきだったのですから、その財源が存続することを前提にすべきではありません。これらの税の廃止と引き換えに既存の自動車関係諸税を増税したり、新税を創設したりすることには反対です。

3 環境を名目として自動車にだけ新たに課税することには反対

地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、公平に負担する方法を検討すべき。

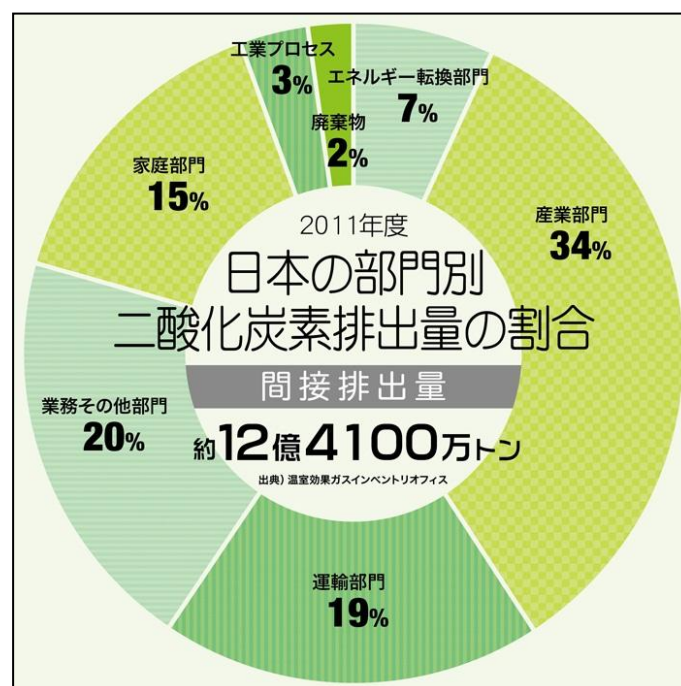
●環境対策に関する税の導入には施策の具体的内容と有効性の説明が必要

環境対策の必要性は自動車ユーザーも認識しており、多くのドライバーがエコドライブなどの環境保全活動に積極的に取り組んでいます。JAFにおいても、地球温暖化対策自体は重要なことと認識しており、すでに行っているCO₂削減のための活動は、今後も積極的に推進していきます。しかし、環境対策として自動車に課税するのであれば、まず税の用途としての事業の検討がなされ、その具体的な内容と有効性が示され、自動車ユーザーの理解を得ることが必要であり、納得できる具体的な説明もないまま自動車にだけ新たに課税することには反対です。

●自動車だけに環境対策に関する税を課すのは不公平

地球温暖化対策のためのCO₂削減の活動は国民全てが協力し進めるべきもので、その施策に係る負担も公平にすべきです。CO₂を排出するのは自動車だけではありません。自動車ユーザーにだけ環境対策に関する税を課すのは不公平です。

◆日本の部門別二酸化炭素排出量(2011年度)



出典) 温室効果ガスインベントリオフィス

4 先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（ASV技術の導入車）に対する優遇措置の強化

先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

●ユーザーは環境負荷軽減に積極的

自家用乗用車ユーザーの多くは、地球温暖化防止などの環境問題について大いに関心を持っており、エコドライブにも積極的に取り組んでいます。

いまやユーザーが車を購入する場合、安全性と並んで低燃費等であることは、車体価格や維持費等と合わせて大きな要素になっています。

●より一層の普及促進策が必要

今後、地球温暖化防止対策をより積極的かつ効果的に推進する上でも、環境性能に優れた自動車に対する税制上の優遇措置の拡充を要望します。

●ITS技術やASV車をより身近なものに

近年、関係各方面で車両や道路インフラ等にコンピュータや通信等のITを活用し、交通の安全を確保しようとする研究が進められています。その成果の一部は既に市販車に搭載され、一般ユーザーが入手可能となっています。

今後、こうした新技術の普及は交通事故死者数半減の政府目標達成等に大きく貢献することから、一層の普及を促進するためにも、ASV車等における税制上の優遇措置等を導入するよう要望します。

・ITS=Intelligent Transport Systems：「高度道路交通システム」

・ASV=Advanced Safety Vehicle：「先進安全自動車」

参考資料

『自動車税制に関するアンケート調査』結果

1 調査概要

- ・調査対象：全国の18歳以上の自家用乗用車保有者
 - ・調査方法：インターネット調査（JAFホームページにて実施）
 - ・調査期間：平成25年7月5日（金）～8月31日（土）
 - ・有効回答者数：24,729人
- ※構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

2 設問

<はじめにお読みください>

○自動車には下表の通り、取得（購入）、保有、使用（走行）の段階で様々な税が課せられています。

【表1】平成25年度の自動車税制

※自家用乗用車の場合（軽自動車税を除く）

段階	税目	税の用途	現行の税率
取得	自動車取得税	道路整備 → 一般財源	5%
	消費税	一般財源	5%
保有	自動車重量税	道路整備 → 一般財源	ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年
			車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年
			車齢13年超の車両 5,000円/0.5t/年
			上記以外の車両 4,100円/0.5t/年
	自動車税	一般財源	排気量に応じ課税
	軽自動車税	一般財源	7,200円/年
使用	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	道路整備 → 一般財源	53.8円/ℓ
	軽油引取税	道路整備 → 一般財源	32.1円/ℓ
	石油ガス税	道路整備 → 一般財源	17.5円/kg
	消費税	一般財源	5%

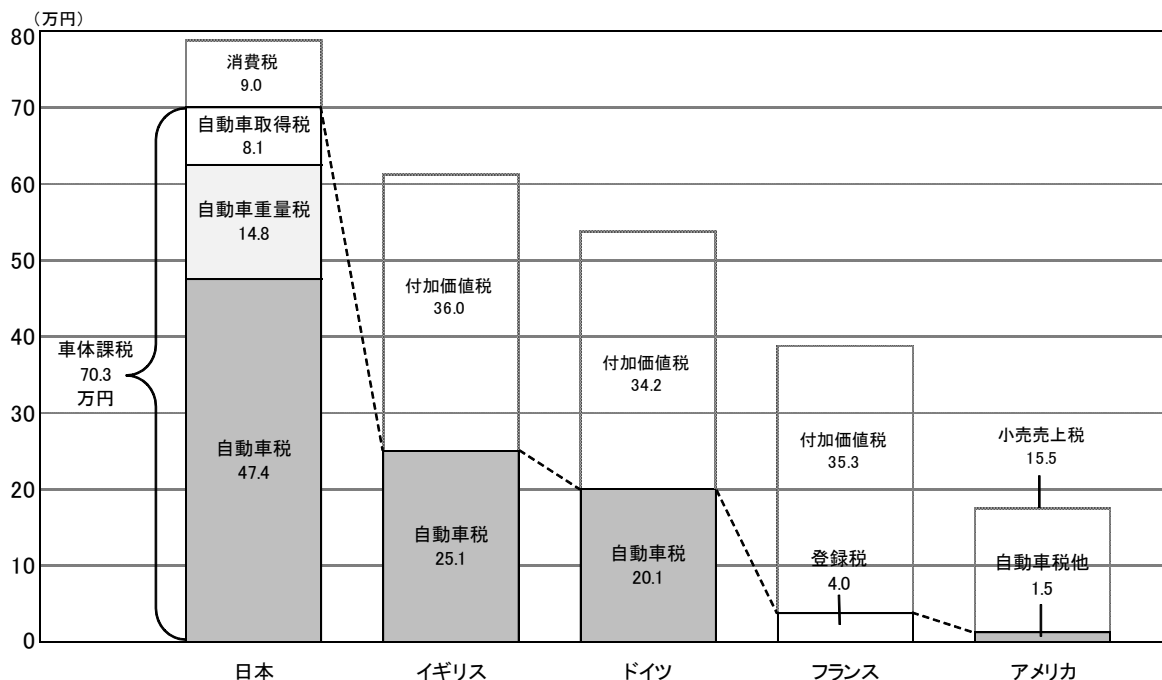
【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

	税目	徴収方法	金額
保有段階	自動車税	納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用(走行)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥7,500
合計			¥113,100

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン未満の車両で、年間走行距離/10,000km(年間ガソリン使用量/1,000リットル)の場合。
 (※ガソリンは消費税込み小売価格159円/リットルで換算、エコカー減税等の適用外車両)
 なお、自動車重量税額は4,100円/0.5トン/年で計算。

○また、日本では自動車の取得段階で消費税に加え自動車取得税が課せられ、さらに保有段階においては、自動車税(軽自動車は軽自動車税)と自動車重量税が課税されており、その負担は欧米諸国に比べ約2.8~47倍と極めて過重なものとなっています。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

【図1】車体(取得・保有)課税の国際比較〔12年間使用した場合〕



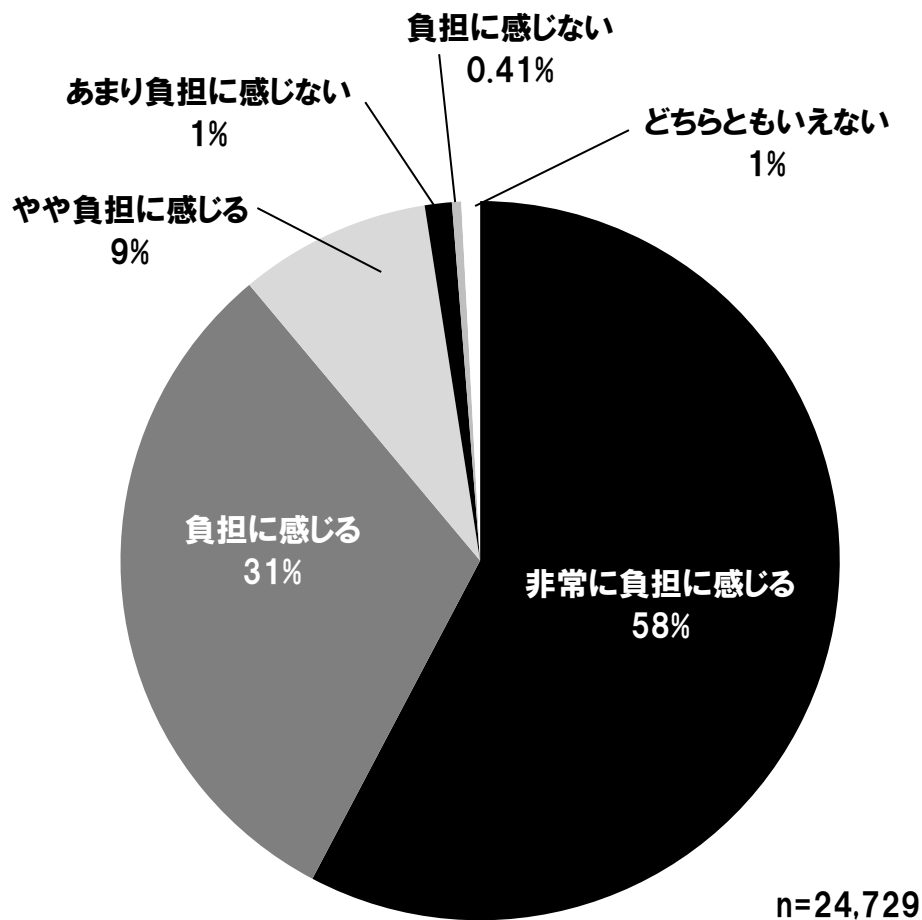
前提条件:[1]排気量1800cc [2]車両重量1.5トン未満 [3]車体価格180万円 [4]CO₂モード燃費値:15.0km/リットル(CO₂排出量:155g/km)
 [5]フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 [6]フランスは課税馬力8 [7]12年間使用(平均使用年数:自動車検査登録情報協会データ)
 [8]為替レート:1ユーロ109円、1ポンド135円、1ドル84円(2012年4月~2013年3月の平均)
 注:1.2013年4月時点の税体系に基づく試算。2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)は加味していない。3.各国の登録手数料は除く。4.フランスは2000年をもって個人所有に対する自動車税は廃止。
 ※日本自動車工業会資料より

○なお、自動車取得税については、平成25年度与党税制改正大綱（平成25年1月24日）において、次のような方向性が示されています。

- （1）自動車取得税は二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階ではエコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。
- （2）一方で、自動車取得税が廃止されることを踏まえ、消費税10%の段階で自動車税を見直し、グリーン化と財源確保の観点から環境性能等に応じた課税を行う。
- （3）具体的な結論は平成26年度税制改正で行う。

これらのことについて、自家用乗用車をお持ちの方にお伺いします。

問1：マイカーには毎年、概ね【表2】の税金が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

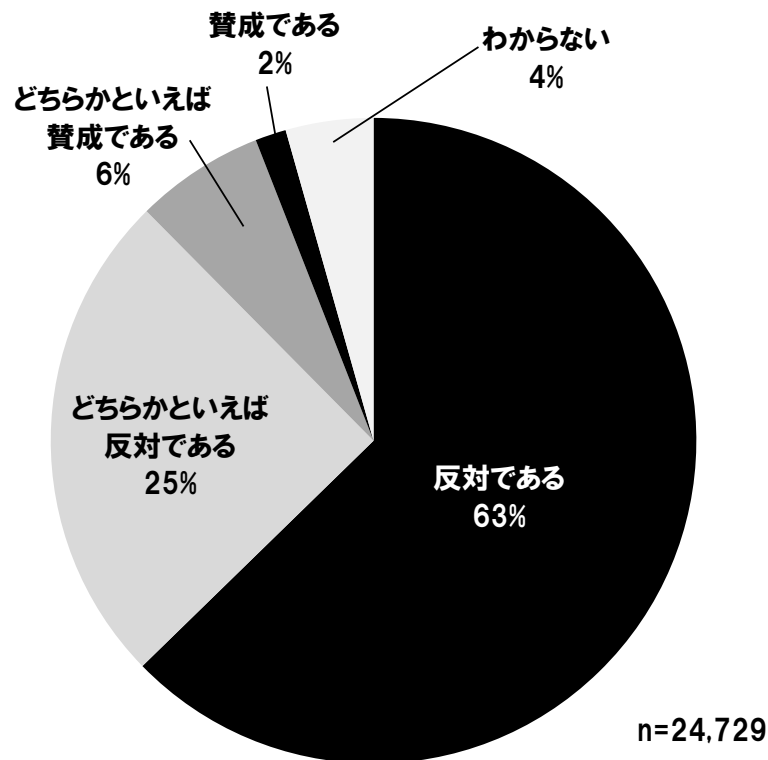


問2：自動車の税金には、【表3】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の税率を上回る税率が「当分の間の税率」として維持されたままのものもあります。このように、上乘せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

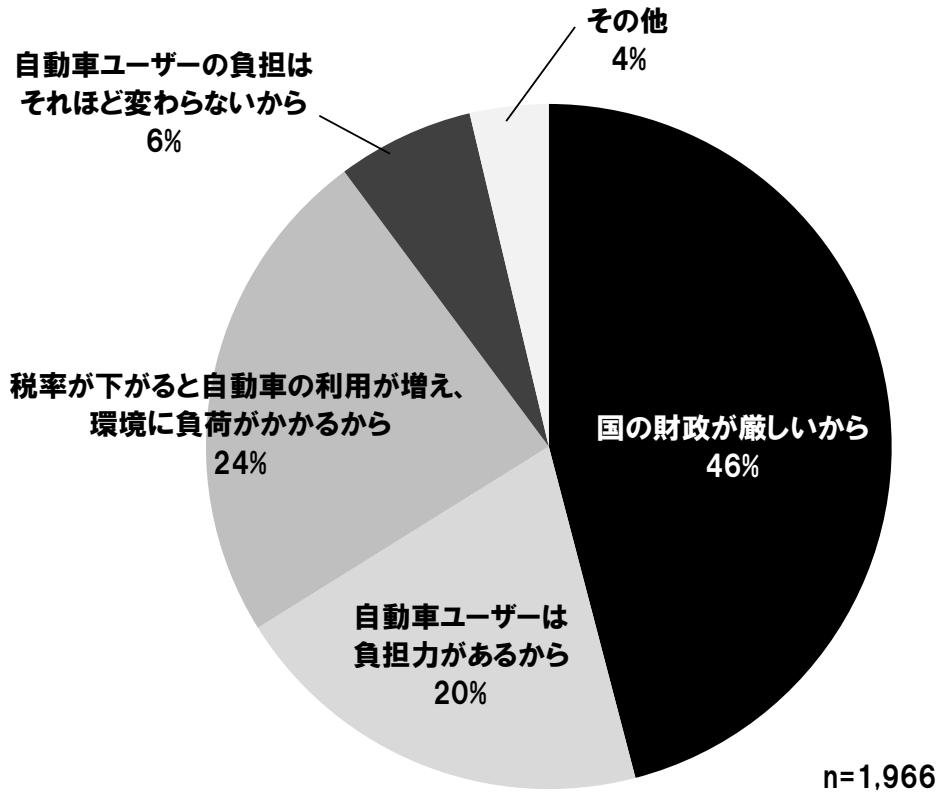
【表3】本来の税率を上回る税率が課せられている税目

※自家用乗用車の場合

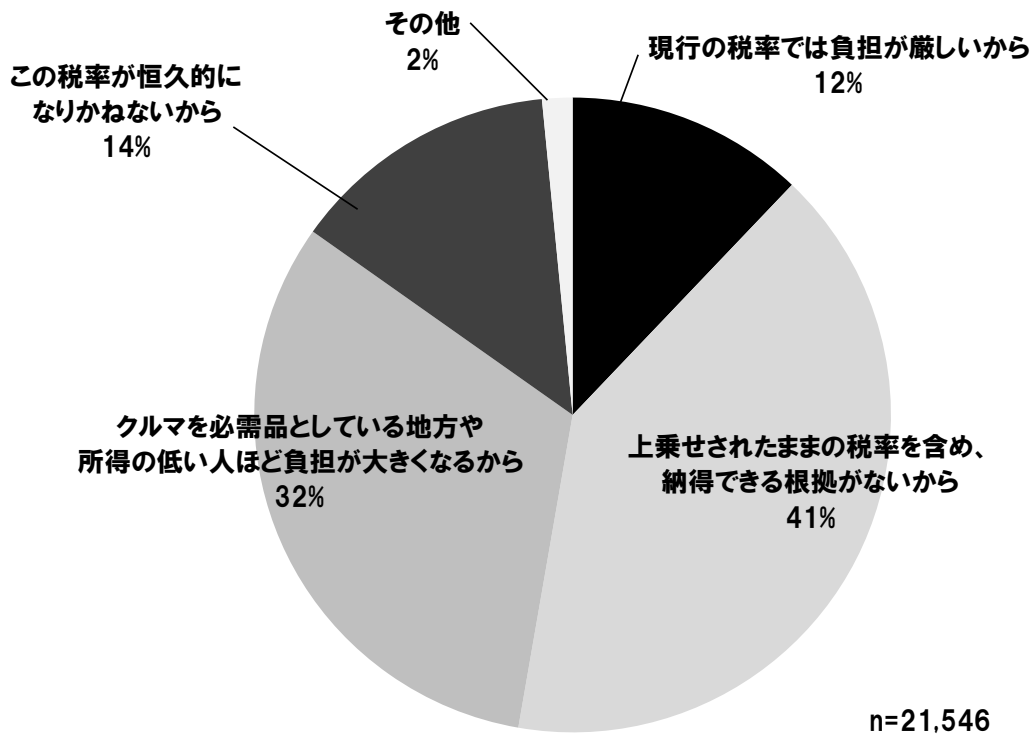
税目	本来の税率	現行の税率	本来の税率との比較
自動車取得税	3%	5%	1.7倍
自動車重量税	2,500円/0.5t/年	ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年	変わらない
		車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	2.5倍
		車齢13年超の車両 5,000円/0.5t/年	2.0倍
		上記以外の車両 4,100円/0.5t/年	1.6倍
ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	28.7円/ℓ	53.8円/ℓ	1.9倍
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍



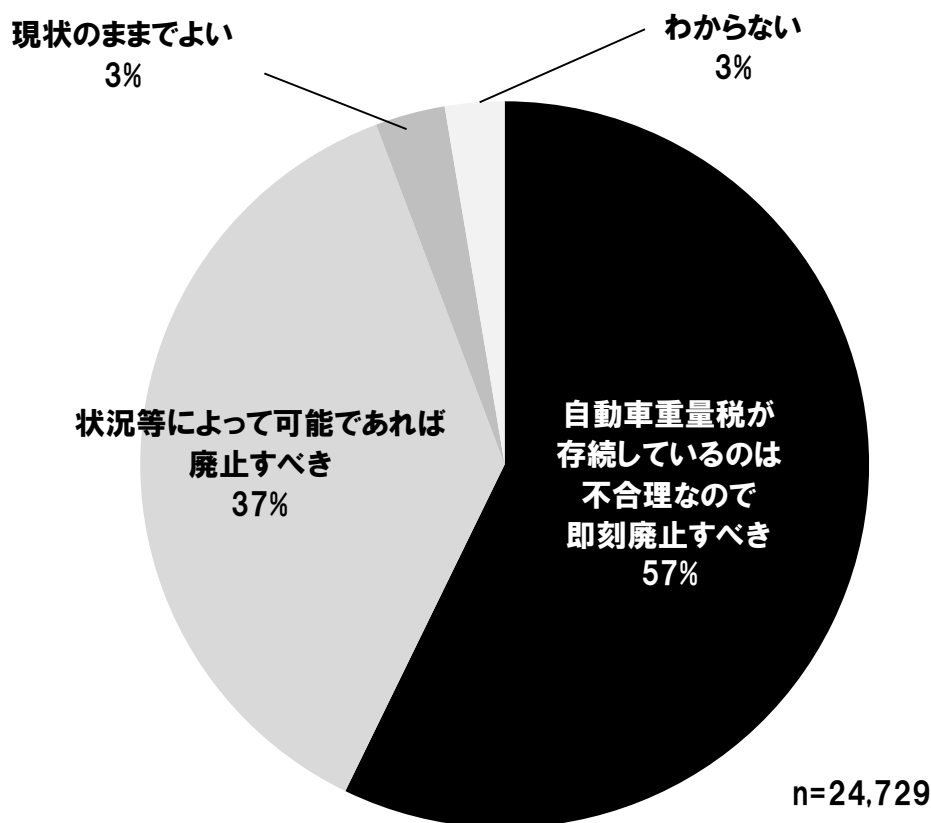
問3：問2で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。以下の中から、賛成の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問4：問2で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。以下の中から、反対の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



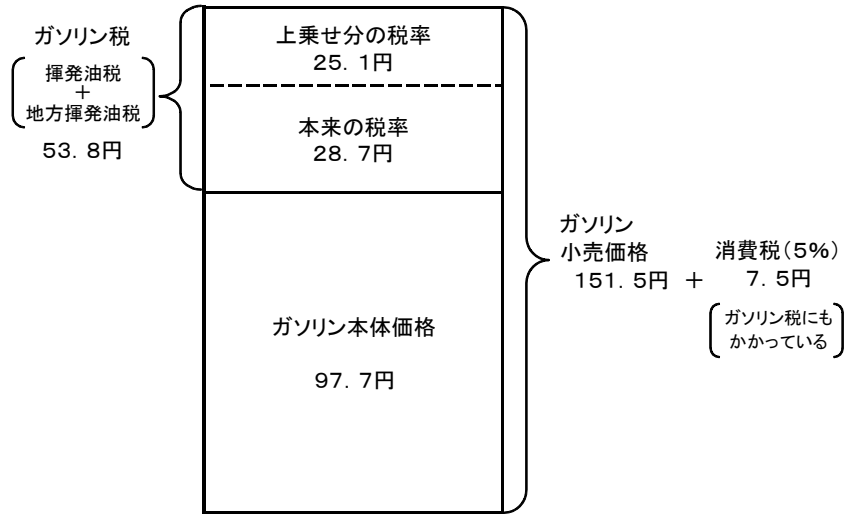
問5：自動車重量税は道路整備費の財源不足を補うため昭和46年に創設された税であり、道路がよくなればその利益をこうむるとして、その負担を自動車の使用者に課したことが始まりでした。しかし、平成21年度に一般財源化されたことにより、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。また、自動車重量税は自動車の保有にかかる税ですが、自動車税や軽自動車税も同じく自動車の保有にかかる税であり、一つのものに似かよった税が同時（二重）に課せられています。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



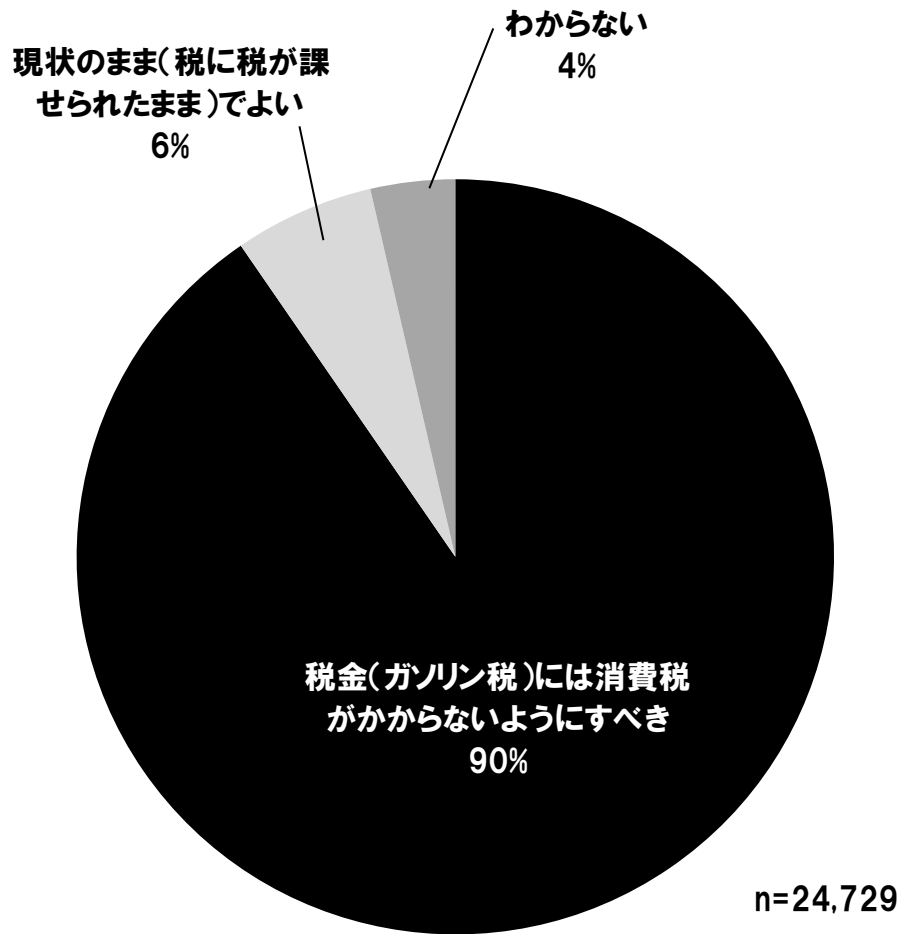
問6：ガソリンには【図2】のように、ガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税されるという（税に税が課せられる）仕組みとなっています。今後仮に、この状態が解消されないまま消費税が増税されたとすると、この負担割合はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図2】 ガソリン税にもかかる消費税

(例) 消費税込み小売価格1ℓあたり159円の場合の内訳



ガソリン小売価格は資源エネルギー庁「石油製品価格調査」2013年6月のデータを参考に設定した。



問7：とくに公共交通機関の整備が十分でない地方では、生活の足として自動車が必需品であり、【表4】のように一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。

このように地方ほど大きな負担を強いる現行の自動車税制を、国や地方の財政状況が厳しいという理由で維持することについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

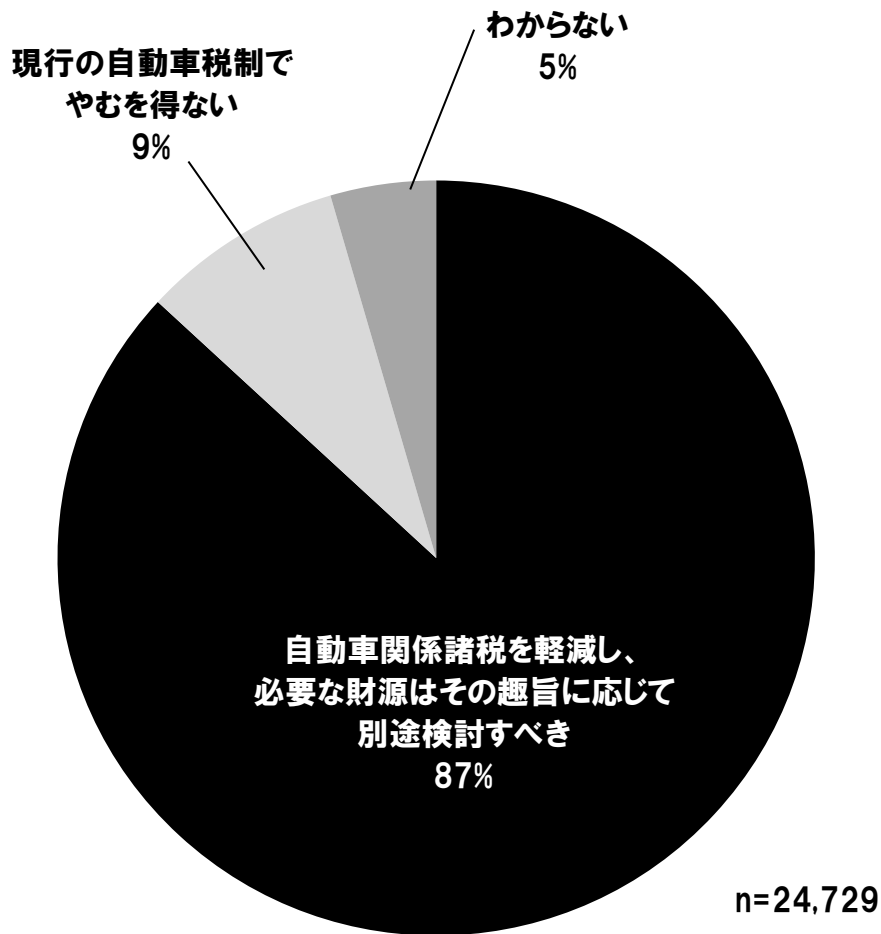
【表4】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別・ランク順）

平成24年3月末現在

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.761台
2	富山県	1.723台
3	群馬県	1.673台
4	山形県	1.665台
5	岐阜県	1.650台

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
43	兵庫県	0.935台
44	京都府	0.859台
45	神奈川県	0.751台
46	大阪府	0.676台
47	東京都	0.481台

資料：自動車検査登録情報協会



Q8：そのほか、自動車税制のことについてご意見があればお聞かせください。

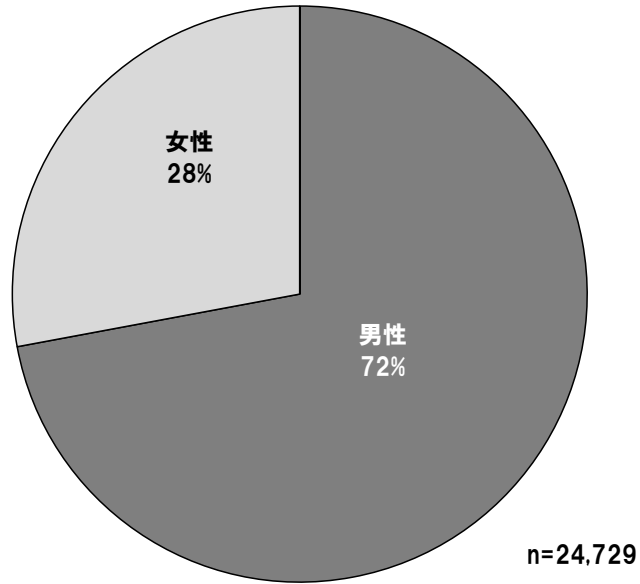
(自由記述：回答数 12,957件より一部抜粋)

- ・ 自動車がないと生活できない地域に住んでいるのですが、正直自動車に関わる税金は家計の負担になってます。車を手放せるなら手放したいのが本音です。交通機関が発達している地域に住んでる人や裕福な人には、この大変さはわからないんだろうなと思います。
〔北海道 30代 女性〕
- ・ 車の年式、重量、排気量で税率が変わるのは不公平と感じる。根拠に乏しい。納得がいかない。一般財源にしたのなら、所得による累進課税にするべき。
〔秋田県 30代 男性〕
- ・ 税金を払っているけどその内容は知らないという人は多いと思います。今回の内容を多くのドライバーに知ってもらうよう、自動車購入時や点検時に税金の冊子を渡すなどの取り組みを国が行ってくれたらありがたいと思いました。
〔岩手県 40代 女性〕
- ・ 自動車のサイズが大きくなっているしEVやハイブリッドやクリーンディーゼルなど種類が増えているのでそれに応じた税制にする必要があると思います。とにかく税制や法律が古過ぎると思います。
〔新潟県 40代 男性〕
- ・ 毎年の納税だけでも厳しいのに、それに加えて車検のときの税金や上がり続けるガソリンにも税金がかかっているなんて一般家庭はそんなに余裕ない！昔は内容を知らずに払っていたけど、詳しく知る程腹立たしいです。
〔茨城県 20代 女性〕
- ・ 何重にも課税されたり、耐久消費財なのに不動産のように所有税をかけられたり、あまりに不公平です。また、道路を使用して商売をしている商用ナンバーが自家用車より圧倒的に税率が低いのも不公平です。道路で商売をしてるなら相応の負担をすべきです。
〔埼玉県 50代 男性〕
- ・ 新車を買う余裕のある人達はエコカー減税とかエコカー補助金とかいろいろと優遇されて、買い替える余裕が無くて長く同じ車に乗っていると自動車税が割り増しになるのは納得いかない！
〔千葉県 50代 男性〕
- ・ 車が必要不可欠なものになっている以上、日本の財政では自動車にまつわる税金は仕方ないことだと思います。ただ、年々負担が増えていることなどの理由で自動車離れが増えているということを考えると車を必ず保持したい側にとっては負担もさらに大きくなり、辛い現実だと思います。そしてわたしも、自動車を手放そうかと思っ
ている1人です。
〔東京都 20代 女性〕

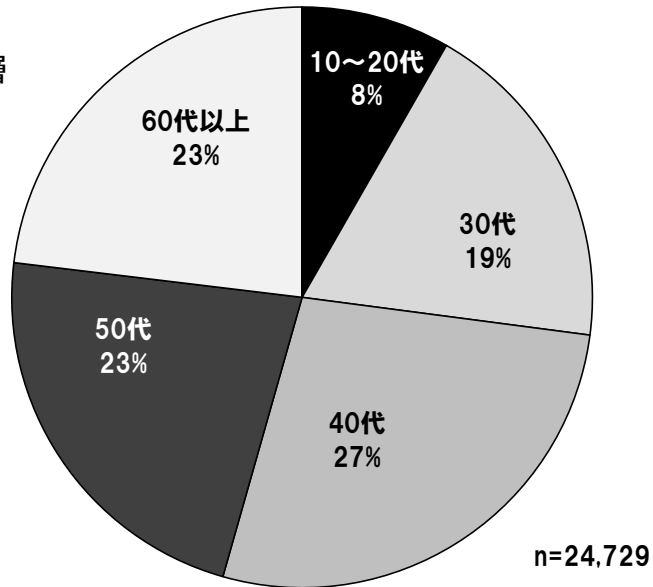
- ・健康体であれば自動車など必要がないが、体の自由が利かないものを抱えている者は、自動車がなくでは生活が成り立たない。自動車税（地方税）の減免だけでは所得の低い高齢者にとって負担が大きすぎる。
〔神奈川県 70代 男性〕
- ・自動車に関する税金は自動車に対する施策に使用してもらいたい。
〔福井県 40代 男性〕
- ・軽油は販売時点で税がかかりますが、消費税は税を抜いた価格にかかるようになっていきます。ガソリンは出荷時に税がかかっていますが、軽油と同様に税を抜いた価格にすべきです。二重課税に反対です。
〔岐阜県 50代 男性〕
- ・車に税金はつきものだと言っていたけれど、こうやって内容をちゃんと確認したのは初めて。予想以上にあちこちにたくさん税がかかっているのが驚きました。
〔愛知県 30代 女性〕
- ・税金がかかるのは仕方ないことですが、支払い方法を選択できるようにはならないのかなと思います。一括でくると支払いが大変負担になるときもあるので分割で払えるとかを考えて欲しい。
〔京都府 30代 男性〕
- ・普通車と軽自動車の税金負担に大きな差があります。今の日本の状況を考えると軽自動車の税負担は妥当だと思いますが、普通車の軽減を図るべきだと考えます。
〔滋賀県 60代 男性〕
- ・自動車税制は複雑すぎて分かりにくい。おまけに、自動車購入時には、必要経費として自動的に計上されているので細かく内容を確認することがない。目隠し状態で税金を取られているようで不快な税です。
〔岡山県 50代 男性〕
- ・ガソリン税があまりみんなが知らないまま課せられているように思います。ですので、給油した際のレシートにもっと明確に表示してもらいたいです。
〔高知県 40代 女性〕
- ・東京から3年前に地方に引っ越してきて最初に感じたのが、車がないと生活に大変な支障が出るということでした。バスなどの公共交通機関もありますが、一つの用を足すのに一日がかりになります。少しでも負担が少なくなるように国もスピーディーな対策を講じて貰いたいと思います。
〔宮崎県 60代 男性〕
- ・自動車を持っていない人も流通などのおかげで恩恵を受けており、道路整備や建設などの財源は国民全員で負担すべきだと思う。取れるところから税金を取ろうとするやり方は、酒税などにも見られ納得できない。
〔沖縄県 40代 男性〕

〔回答者属性〕

性別



年齢層



居住地域

